

〈第6回最終回〉「自転車の歴史と交通教育」

「～乗り物の歴史と歩行者～」

片山 昇

(交通教育 NPO OSCN じてんしゃスクール代表)

～ 親が手本を示す ～

昨年の夏のことだ。交差点には信号待ちの親子。父親は、赤信号の間、スマホを操作している。青信号になっても、相変わらず、画面を注視しながら横断し始めた。その背を追いかけ、子どもが下を向きながら渡っていった。

こんなこともあった。

自転車の前席に子どもを乗せた母親。車道を右側通行（逆走）し、更には、赤信号を無視。残念なことに、このような光景を何度も目にする。

手本を示すべき親に交通ルールの知識が乏しい。そして、その行動が子どもの教育に与える影響への配慮も希薄。交通参加者としての責任感と危機感の無い大人が多いのが実状だ。

日本の現状とは対照的に、欧州では、親が子に横断行動の手本を示す例を、よく目にする。

これについては、欧州で実地検分した研究者も、異口同音、感心しつつ語る。

欧州と日本との交通行動の差は、一体どこから生じてくるのか。交通環境の変遷にふれながら、この最終回で考察してみたい。

～ 歴史の差 ～

日本では、1868年の明治時代に入ってから、電車や馬車などの乗り物による交通が、ようやく誕生した。

一方、欧州では、日本での交通社会発達よりも100年前には、すでに馬車や電車、馬による混雑した交通社会が誕生していた。

英国の道路法「Highway Act」の「1835」年制定版には、当時既に、歩行者と Carriage（乗り物）の双方が守るべき関係性について記述がある。

「乗り物は左側通行。乗り物は歩行者を守るべきである。歩行者も乗り物の存在をよく確認すべきである。」

およそ180年も前から、左側通行を始めとしたルールがあったのだ。

ちなみに、日本で「Keep Left」左側通行などの交通方法が全国的に統一されたのは大正9年、1920年頃のことである。



「ロンドン リージェント街 1890年」(※1)

上の写真は、1890年のロンドンの様子。街灯の下には、「KEEP LEFT」の指示標識と「STANDING FOR THREE HACKNEY CARRIAGES」の看板。(※2)

3人乗車用の辻馬車(Hackney carriage) (※3)の待合場所が道路の真ん中にあり、両側の歩道空間が広く整備されているのがわかる。

一方、日本では、江戸時代（1603年～1867年）に幕府によって、馬や馬車を始めとした乗り物への規制時代が続いた。一般庶民の交通は、歩行が主軸で、せいぜい大八車や駕籠等の人力による乗り物の利用に留まる。

その約250年間、欧州では、様々な乗り物が誕生し発達していった。馬車や電車（汽車）と歩行者との関係性の歴史が長い。

日本では、欧州が経たような、長い歴史の中で、様々な試行錯誤や準備期間を経験できず、1945年の終戦からの高度経済成長と共に、わずか20年足らずで、複雑な交通環境へと突入したのである。

～ 馬車も鉄道も ～

欧州では、1700年代には、馬車交通が、1800年頃には、鉄道交通が発達していった。

英国の19世紀末の実用書『Badminton Library』には「自動車」・「馬術と馬車」・「自転車」の各編に安全面からの歩行者との関係性に着目した記述が見受けられる。



「Not knowing what obstacle may be there」(※4)

絵：John Sturgess (1839-1903)
Badminton 叢書「DRIVING」(1890第3版 p159) 挿絵

一方、日本の道づくりの変遷を記述した武部健一の『道路の日本史』（中公新書 2015）には、「明治以前の日本では、徒歩交通が主体であり、馬車はまったく使われていなかった。したがって、道路は馬車交通に堪えるような構造を持っていなかった・・・」という記述がある。

つまり、日本の道路では、歩行者と乗り物との関係性の歴史は、極めて浅いと言える。



「The Sudbury barrow」(※5) 絵：John Sturgess
Badminton 叢書「DRIVING」(1890 第3版 p182) 挿絵より

～ 安全は 自分の行動で ～

英国では、道路法「Highway Act」が、1555年には制定された。

16世紀後半から貴族階級の移動や物流を中心として馬車が利用され始めた。そこで、英国議会が道路整備目的の法律として道路法を制定した。

それまでの歩行者と馬が中心の道路状況から、新たな交通参加者が仲間入りし、より安定した道路環境が必要となっていく。

ここから、自転車が登場する19世紀終盤に至るまで、約300年間にわたり、歩行者と新参者の他の乗り物（馬車や鉄道）との安全面への対処を含めた関係性の歴史が続くのである。

そういった経緯の中で、英国の交通教育は、「交通弱者が、自らの安全を自分の行動で守れるようになること」に重きが置かれ、啓発・教育・実地訓練が行われるようになってきた。そこには「自分の命は自分で守る」という考えが根幹にある。

英国における1910年頃からのモータリゼーション。その中で、子どもや大人が横断中の事故に遭わないために安全確認行動を呼びかけた啓発教育が、「Kerb Drill」だった。

これは、1942年に考案され、以後約30年間にわたり展開された。その後、1970年には、「Kerb Drill」のメッセージ(Halt! Quick march!)が、戦前戦後の軍事教練色が強いということで、目的はそのままに、新たな「Green Cross Code」キャンペーンに置き換えられる。

このCode自体は、児童向けに交通安全規則や取るべき行動手順が書かれたものだ。小学校の授業の中でも教えられたり、キャラクター（Green Cross Man）が、安全行動を呼びかける啓発活動も

頻繁に行われたりしている。

「この交通行動手順に書かれた内容を理解し安全行動を完全に実行できるようにならなければ、児童が一人で交通社会に出ることは、許可されるべきではない。」との記述がある。



「Green Cross Man」のキャラクター

その後、2000年代に入り、若年層の横断時や、自転車の交通事故を減らすために、より実地的な教育プログラム「Kerb Craft」や「Bikeability」が運輸省や全国規模の交通安全組織 Road Safety GB (※6)の提携の元、教育機会の拡充が行われ現在に至る。

「Kerb Craft」プログラムは、年少者向けの歩行時の安全な渡り方を、実際の路上や特設の路上で学ぶ実技訓練法である。

2002～2007年に政府の交通安全政策の下に実践研究が重ねられ、現在、各地の教育現場で実施されている。授業で理論と横断方法について学んだ後、専門指導員と共に、少人数単位で道路へと向かう。そこで、安全な横断場所と危険な横断場所の違いなどを考え学ぶプログラムである。



「Kerb Craft」の様子(※7)

(絵) Carmarthenshire County Council(2019)より

「Bikeability」トレーニングは、2007年から運輸省が旗振り役となり始まった、自転車運転技術熟達訓練法だ。

児童や大人が、自転車を利用する上での安全利用上の知識と運転技術を段階に応じて、体験的に学ぶプログラムである。

各地方の学校や自治体などで検定試験が行われレベル別のバッジが授与される。これまでも、各地方や安全啓発団体による様々な自転車教室が存在してきた。近年、自転車利用者の交通事故増加傾向を受けて誕生した取り組みの一つだ。



～ 日本のモータリゼーションと交通公園 ～

日本では戦後、乗り物が急増する交通社会を経験した。高度経済成長に伴うモータリゼーションだ。これにより生じたのが、1960年前後の第1次交通戦争。この解消のために、交通公園等の指導施設が誕生し、義務教育の中でも交通安全指導の実践と研究が行われた。

1973年出版『交通安全教育実践資料<全国版>』（※8）に、それらの成果が記されている。これは、約400ページの教育現場での実践資料集だ。発達段階にあわせて、幼保小から高等学校・養護学校まで、歩行者から自転車の運転・自動二輪車の運転と多岐にわたり、指導研究がされている。

また、家庭や地域での交通安全指導についても記されている辺りに、交通戦争を改善すべく社会全体で取り組んでいた様子を伺い知ることができる。

～ OSCN じてんしゃスクールのはじまり ～

私の卒業論文のテーマは「自動2輪車の交通安全教育の必要性～日本と欧州との比較～」だった。

2輪モータースポーツの発展や定着のためには、安全利用教育は欠かせないと考えていた。

その研究の中で、当時、ドイツの高校教育に選択教科（※9：通信掲載後に訂正）として「オートバイの乗車」があることを知り、衝撃を受けた。

トライアル車を運転し、不整地に置かれたコーンマーカーの間を、バランスを取りながら走行。オートバイの特性と、モーターのついた乗り物の運転操作を学ぶというものだ。

日本でいえば、JAFのようなドイツ自動車連盟ADAC(Allgemeiner Deutscher Automobil-Club)が担い、女子にもオートバイの運転教育を行っていた。これは、「母親の運転の様子を子どもが目にする機会が多い。将来、子どもの良き手本となって欲しいから」という趣旨だった。

「大人の運転者の行動を、次世代の子どもたちが見ており、大人の様子から学び、将来の運転者が育つ」という考え方に大学生の私は、感銘を受けた。

その後、二輪車部品メーカー社員や小学校教員を経験した。そして、多くの方が小学生時代から運転する自転車の安全利用教育が、他の乗り物教育の土台としても重要だ、と考えるようになった。

これが、「交通教育NPO OSCN じてんしゃスクール」設立の経緯である。

スクール設立から10年。最近では、交通参加者としてのベース「歩行者教育」の重要性に気づかされることとなった。

～ これから文化を ～

現在の日本では、手本を示すべき大人に交通参加者としての責任感や危機感が希薄である。

その要因のひとつとして、欧州と比べて、日本は交通社会での歩行者と他の乗り物との関係性の歴

史が短いことがあげられる。

故に、まずは十分な時間を割いて、「歩行者教育」が行われるべきである。その手法は、実際の路上での体験、あるいは、それに近い、体験型の練習が望ましい。家庭、学校、地域社会においても、大人自らが手本を示す。何度も、何度も。

それが、自分の命を、自分で守ることができる交通参加者としての自覚を育む。

そのような交通参加者が創り上げる交通社会の中で、いつの日か、この日本でも、2輪（自転車やオートバイ）や4輪の乗り物のスポーツも、定着した文化として語れる日が来ると信じて止まない。

最後に、連載執筆の機会を与えてくださった図書館のみなさんに感謝。ありがとうございました。

～ 注釈 ～

(※1)「ロンドン リージェント街 1890年」 写真の出典は、「写真で見えるヴィクトリア朝ロンドンの都市と生活」（アレックス・ワーナー、トニーウィリアムズ著・原書房・2013年版）。

(※2) 1800年代の写真の文献の中で、馬車道の中央の電灯の支柱等に「Keep Left」という指示標識が確認できる。

(※3) HACKNEY CARRIAGE 辻馬車。今で言うロンドンタクシー。ハックニーキャリッジは、1662年に認可される。1834年になって2輪1頭立てのハンサムキャブ (handsome cab) となる。ハンサムキャブは、詰めても3人しか座れなかった。しかし、それより大型の馬車が混雑で立ち往生しているロンドン市街でも脇をすり抜けて速く目的地に着くことができる。さらに1頭立てだったため馬のコストがかからず運賃も安価にできる。その利点により、イギリスはもちろん、世界の都市で使われるようになる。

(※4) 「Not knowing what obstacle may be there」

Badminton 叢書の1890年発刊の「DRIVING」(馬術と馬車)編の中の挿絵。「曲がり角の向こうにどんな障害物が待ち受けているか分からない」というタイトルだ。当時新参者の、だるま型自転車も見える。馬車を引く右先頭の馬が、自転車の存在に驚いている様子が伺える。文章中では、こういった曲がり角での馬車の安全な旋回方法について詳述されている。

(※5) 「The Sudbury barrow」

上記と同編の中の挿絵。「サドベリー(地名)の手押し車」というタイトル。手押し車を押した男が迫りくる馬車に驚いている。その向こうには、子どもと手をつないだ女性の姿も見える。ロンドン北東部の都市サドベリーを旅客馬車が通過した際の事故の状況が文章中で詳述されている。取者が避けようとしたが、馬車の通行に無頓着であった男の手押し車は、そのあと木端微塵になったという記述がある。道路の主役が、馬車にあるかのような記述部分もあり、当時の交通社会の様子を伺い知ることができる。

(※6) Road Safety GB 英国の全国的な交通安全組織。運輸省の「THINK!」交通安全キャンペーンと協働し、交通安全についての議論と実践を社会に呼びかける。様々な教育施策を考案し、実際の運用面でもユニシアティブを取るなど、教育面でも旗振り役となっている。

(※7) 小学校での実施風景の例 Abercerdin Primary School (UK)

<https://www.abercerdinprimaryschool.co.uk/about-us/community-school/work-with-visitors/kerb-craft> 参照

(※8) 全国安全教育研究会編、いずみ出版。愛知県総合教育センター図書館に所蔵。編纂者代表は、会長の佐藤龍三氏。日本学校安全会専門員として、全国の学校で交通安全についての講演を行う。日本学校安全会は、1960年に文部大臣の所轄の下に設立。その後、改称改組を繰り返し、現在は「独立行政法人 日本スポーツ振興センター」となっている。氏の著作に、1965年帝国地方行政学会出版の「交通安全教育12章」や、科研助成を受け全国安全テスト研究所所長としておこなった1973「事故頻発性児童生徒の診断とその指導方法の研究」等の研究がある。

(※9 通信掲載後に訂正)「必須教科」では無く、「選択制」。西ドイツ(当時)ミュンヘンの高校で実施された交通安全教育の授業の一環の免許試験。バイク通学可の当高校の1年生2クラス80人の中の78人が受験しており、バイクでの通学率は50%、そして、免許所持率は、96%との記述がある。

「俺たちは乗りたいんだ」土屋省三著 1981 出版：(株) 凱風社 第四章「明日に向けて」4項「西ドイツで見た交通安全教育」より

～ 参考文献 ～

・「道路の日本史～古代駅から高速道路へ～」

(武部健一著・中公新書・2018年5月25日第4版)

・「英国における交通安全教育・啓発活動」IATSS 公財 国際交通安全学会レポート

(ダリル・ヒバード著、英国 リーズ大学交通研究所)

・「イギリスにおける交通安全施策の推進」2013 日本道路協会 Road Safety 世界の知見

(吉田長裕 大阪市立大学・畑中克好 パシフィックコンサルタンツ 共著)

・「歩行者の交通安全～第19回子どもの歩行者安全教育～」交通安全教育誌 2019 10月号

(松浦常夫 著 実践女子大学)

・「交通安全 ちよつと昔の物語」 (財団法人 全日本交通安全協会 1991年出版)

・「俺たちは乗りたいんだ」 (土屋省三著・凱風社 1981年出版)

・「The LONDON GAZETTE」1595page(The laws related to Hackney Carriages)

(Published by Authority・Tuesday, April 4, 1843)

・「CROSSING THE ROAD IN BRITAIN, 1931-1976」Joe Moran

(The Historical Journal 2006 Cambridge University Press)